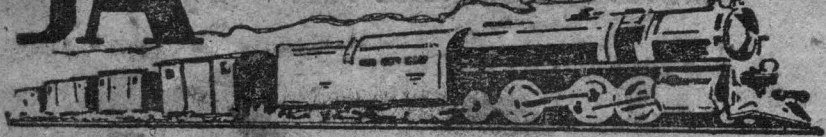


БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ



28 августа
1933 г.

Орган И-пары, райпрефсома и управления
Первого Тайгинского эксплуатационного
района Томской ж. д.

№ 50
(126)

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО РАБОЧИХ УДАРНИКОВ И ИТР ТАЙГИНСКОГО Ж. Д. УЗЛА КО ВСЕМ РАБОЧИМ, ИТР ТАЙГИНСКОГО ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО РАЙОНА, К КОЛХОЗНИКАМ И КОЛХОЗНИЦАМ ТАЙГИНСКОГО РАЙОНА

Железнодорожный транспорт Советского Союза полтора месяца тому назад получил от партии и правительства историческое указание о перестройке своей работы с тем, чтобы последующая его работа вполне обеспечивала все требования, которые на сегодня предъявляются ж.-д. транспорту нашей социалистической промышленности и сельским хозяйством.

Значение ж.-д. транспорта, особенно возрастает сейчас, когда все народное хозяйство СССР находится на новом мощном подъеме. Завтрашний день предъявит вам требование обеспечить четкой работой ж.-д. поток массовых перевозок, грузов осени и зимы, которые должен будет перебрасывать ж.-д. тр-т в связи с новым урожаем, с улучшением работы металлургии и других отраслей промышленности. Поэтому сегодня вся страна с особой напряженностью, с особым вниманием направляет свой взор на работу ж.-д. Советского Союза, на проверку гибкости и поворотливости каждого железнодорожника в деле реализации исторических решений ЦК ВКП(б) и СНК СССР.

„Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы ж.-д. транспорт явился узким местом, мешающим дальнейшему подъему промышленности и всего народного хозяйства“.

Поэтому работать сегодня, как вчера, работать позорными рабочими темпами и прорывов отставания — тяжчайшее преступление перед страной Советов, перед ее рабочим классом и трудовым крестьянством. Все сроки перестройки работы по новому прошли, нужны результаты, нужны сдвиги в сторону улучшения четкости работы железных дорог, но сдвигов коренных, сдвигов обеспечивающих, что завтра мы будем работать неизмеримо лучше чем сегодня — нет. На лицо формальная перестройка аппарата, перегруппировка лиц и мест без коренного передела в повышении производительности труда, качества ремонта, снижение до нуля аварийности, улучшения состояния трудовой дисциплины.

Несмотря на некоторые улучшения измерителей все же коренного передела в работе на сегодня мы не достигли. Оборачиваем — вместо 5,72, выполняем в 6,19. Оспариваем за первую декаду августа выполнен на 57%. Спаренная сзда закрепила на всего лишь на 92,5%. Особенно позорно ведется борьба за овладение вагонов парами, по количеству больных вагонов, также по отцепкам вагонов по горению бус, — вместо нуля — ежедневно в среднем отцепляем 9 вагонов и особенно безобразно идет работа по подготовке пути к осенне-зимним перевозкам — плановый ремонт пути выполнен до 52%.

Мы имели отдельные случаи саботажа в части укрупнения норм со стороны мастеров депо Тайга — Клибунова и Салеева — за что оба сняты с работы первый — исключен из союза и из секции ИТР, второй — получил строгий выговор по проф. линии, мы имели случай саботажа по Боготолу Тайги знаем — со стороны смотрителя зданий Житкова — за что последний исключен из союза и секции ИТР.

Мы имеем целый ряд фактов нарушения трудовой дисциплины — с которыми, правда ведем борьбу, но недостаточно широко развернули массовую политическую работу, факты пьянства, разгильдяйства все еще имеют место в депо, на станциях, в пути, например: машинист Галицкий В. член ВКП(б) — 19/III — явился на поезд пьяный, машин. Белозеров — явился на скорый поезд пьяный, кондуктор Котов сделал невязку. — Снятый с маневровых диспетчеров и поставленный на должность ДСП Нагибеда в первое дежурство пустил пассажирский поезд на тупиковый путь — все они понесли заслуженное наказание, но между тем, это сигнализирует, что борьбе за здоровую трудовую дисциплину уделено недостаточно внимания, что мы еще не проявили

большевистской настойчивости и упорства за укрепление трудовой дисциплины, не проявили достаточной классовой бдительности и большевистской воинственности в деле разоблачения классово-враждебных нам элементов.

Все это совершается несмотря на четкость, конкретность, директивы партии и правительства о перестройке ж.-д. транспорта, на наших глазах.

Можно ли дальше терпеть все эти безобразия, творящиеся ежедневно, ежечасно по нашему узлу районы, удороже.

Мы вполне присоединяемся к открытому письму рабочих и ИТР Москва — Сортировочная Казанской жел. дор.

Железнодорожный транспорт в общей системе народного хозяйства должен и будет работать, как часовой механизм.

Поднимем на высшую ступень массовое социалистическое соревнование на лучшую и действительно полную перестройку, на образцовую подготовку хозяйственных подразделений ж.-д. транспорта к осенне-зимним перевозкам 1933-34 года.

Основным условием лучшей работы должна стать действительно полная реализация исторических решений СНК СССР и ЦК ВКП(б) по нашему району — по Томской жел. дор.

Вызывая на социалистическое соревнование железнодорожников Кузбасса и 3-й эксплуатационный район Омской ж.-д. мы берем на себя следующие обязательства:

1. 100% выполнение транфинплана, недопущая перерасхода.
2. Держать % больных паровозов и вагонов ниже заданой нормы.
3. Перевыполнять задание средне-суточного пробега паровоза и вагона.
4. Ни одного срыва спаренной.
5. Добиться полной ликвидации отцепок вагонов от поездов по горению бус и технической неисправности.
6. Свести до нуля перепростои поездов на станциях, против норм времени установленной по расписанию.
7. Ни одного происшествия, ни одной аварии в пути и на станции.
8. Ни одного нарушения трудовой дисциплины.
9. Ни одного случая повторного ремонта паровоза и вагона.
10. Своевременная сдача поездов на Омскую и снижение стоимости приплат за сдаваемый вагон.
11. Отправление и следование поездов по расписанию.
12. 100% выполнение коэффициента маневровой работы.
13. Полная ликвидация хищений грузов.
14. Полное выполнение в I-X всех видов и ремонт пути по подготовке к осенне-зимним перевозкам.
15. 100% выполнение плана техучебы (техминимума).

На основе взятых на себя обязательств вызываем на социальное соревнование колхозников и колхозниц Тайгинского района — за качественно-лучшую и быструю уборку урожая по всем культурам, на досрочную сдачу хлеба государству, на успешное проведение осеннего сева.

Мы тайгинцы, своей ударной работой поможем Томской железной дороге стать лучшей дорогой в Советском Союзе.

Мы, вполне разделяем совершенно верный взгляд Казанцев: „Знамя Правды“ должно реет над лучшей дорогой. Этой лучшей дорогой будет Томская ж.-д.“

Знамя „Правды“ — почетнейшая из почетнейших наград — будет у пролетариата Томской железной дороги. Следует 960 подписей.

Вся страна ждет от железных дорог решительной перестройки, коренного перелома в работе. Прошло уже полтора месяца с момента опубликования решений ЦК и СНК о транспорте. Срок вполне достаточный, чтобы начать работать по новому, работать четко, как часовой механизм. (Из обращения Казанцев).

КОНКУРС УДАРНЫХ ОСОАВИАХИМОВСКИХ БРИГАД

Боремся за знамя, газеты
„За большевистский транспорт“

Заслушав информацию т. Анищенко о праздновании 10-летия Красного Воздушного Флота 17 августа рабочие красноречивой промывки в ответ интервентам готовящим войну сказали: что наш цех должен быть крепкой опорой в защите советского союза.

Рабочие промывочного цеха все как один вступают в члены Осоавиахима.

Усилением классовой бдительности на производстве, изгонять из своих рядов чуждых элементов и всех тех, кто мешает в работе.

Рабочие послали лучшего работника ударника т. Щукина и с ним 10 человек в подшефный колхоз на уборку урожая.

Заверяем треугольник цеха, газету „За большевистский транспорт“ и РайОСО, что первенство в районном конкурсе оосавиахима будет за нами.

Кузнецов.

В кондукторском резерве конкурсом ОСО не руководят

Медленными темпами движется проведение в жизнь условия конкурса оосавиахима в кондукторском резерве ст. Тайга.

Секретарем ячейки выбрали тов. Мирошниченко, который всегда находится в поездке. Все указания, всякий контроль за ходом выполнения конкурса никто не ведет.

Свободное время секретарь ОСО уделяет на поднятие своей квалификации.

Пока не потеряно время партпрофорганизациям надо немедленно переизбрать соответствующего на значенно секретаря, вести правильный учет работы Осоавиахимовских бригад, все условия конкурса проводить в жизнь.

Тор.

Горе руководители

Ячейкой Осоавиахима, при буфете ст. Тайга, обороня работа среди рабочих не проводится. Партийная и профсоюзная организации осовской работой руководят плохо. Даже не знают, кто ответственный за эту работу.

За период с апреля месяца сменилось председателей совета ячейки 4 человека, это объясняется тем, что партийная и профсоюзная организация считают Осоавиахимовскую организацию самой последней и работу поручают тем людям, которые нехотят работать. Положить конец безобразному отношению к осовской работе.

Вороненко.

Перевезти хлеб образцово и без потерь

В текущем году партия добилась на колхозных и совхозных полях обильного урожая. Уборочная кампания — в полном разгаре. К железным дорогам потянулись обозы с зерном нового урожая. В конце июля погрузка составляла 555 вагонов в сутки, в первые дни августа 488. На ж.-д. транспорте в текущем году ложится ответственная задача — перевезти значительно больше хлеба, чем в прошлом году. В августе нужно будет перевезти в среднем в сутки 556.

Хлебоперевозки, как одна из важных частей осенне-зимних перевозок являются для ж.-д. транспорта проверкой на деле, насколько он перестроился и выполнил постановления СНК и ЦК ВКП(б) о ж.-д. транспорте. О результатах перестройки прежде всего говорит размер погрузок меньше на 68 вагонов. Разве не позор, что сейчас погрузки при плане 556 составляют 488 вагонов, т. е. на 68 вагонов ниже, чем в июле? Это свидетельствует о том, что плохо проводят в жизнь постановления партии и правительства о ж.-д. транспорте, что перестройка идет формально.

Наступающие осенне-зимние перевозки будут периодом напряженной работы ж.-д. транспорта. Ответственность за неподготовленность несут все транспортники, но в первую очередь коммунисты и беспартийные активисты.

Управление эксплуатационного района вместо каждодневной живой проверки того, как идет подготовка к перевозкам хлебных грузов, ограничивалась рассылкой циркуляров, демонстрируя образцы того „канцелярско-бюрократическо-

го метода руководства“, о котором говорит постановление СНК и ЦК. Что все же нужно и можно сделать, чтобы обеспечить перевозки хлеба?

В первую очередь нужно подготовить исправный подвижной состав, главным образом крытые вагоны.

Перевозить хлеб насыпью без хлебных щитов и закрытых дверей нельзя. Район должен полностью выполнить план изготовления и ремонта хлебных щитов.

Склады при станциях нашего района для приема хлеба полностью еще не подготовлены. Рабочая сила полностью не набрана. Необходимо немедленно проверить по каждому пункту приемки хлеба, подготовлены ли склады, закончен ли их ремонт и обеспечены ли они рабочей силой.

Классовый враг пролезший на ж.-д. транспорт, будет стараться всячески вредить при перевозках зерна. Поэтому больше охраны грузов в пути и решительной борьбы со всякими хищениями и потерями, необходимо мобилизовать всю массу железнодорожников. Для сопровождения хлебных маршрутов нужно назначить вполне выдержанные, во всех отношениях стойкие и могущие бороться за сохранность грузов поездами бригады.

Пора по-большевистски взяться за хлебоперевозки. Необходимо привлечь к ним внимание партийных и профессиональных организаций на транспорте, добиться того же массового подъема и энтузиазма железнодорожников, какого сумели добиться политотделы МТО в колхозах во время сева и уборки.

В. Смышляев.

Хлеб не задерживать

23 августа на ст. Беркульская машинисту Колесову ДСП Голубевым было дано распоряжение об отцепке 10 вагонов для подачи на элеватор под погрузку хлеба.

Сделав выкидку вагонов из состава он их оставил на 3 пути подавать под элеватор отказался, паровоз же сесединил поездом.

На неоднократные предупреждения и подаваемые сигналы главным кондуктором, машинист опять же отказался, чем сделал пробку на станции, т. к. свободную путь он занял вагонами. Прибывающий поезд № 2001 был задержан на 30 мин. у входного семафора.

Таких безобразий на линии не должно быть. Гаврилов.

К нашим рабочим, активистам ИТР

Редакция газеты „За большевистский транспорт“ в целях наиболее широкого вовлечения рабочих и ИТР в работу редакции газеты, организует дежурство широких рабочих редколлегий по выпуску очередного номера газеты.

Редакция будет заранее за 5 дней извещать активистов рабочих о днях их участия в выпуске газеты и в эти дни на широких редакционных совещаниях совместно с членами дежурной редколлегии составлять планы очередного номера. Активисты рабочих и члены редколлегий стенограмм смогут выносить боевые вопросы работы транспорта свои и из стенограмм на страницы газеты „ЗВТ“ выдвигать предложение бригад, смен, цехов и в ускоренном порядке. В номерах газеты, выпускаемых с дежурными редколлегиями, будут помещаться преимущественно статьи и заметки членов деж. редколлегий. Приближая рабочих к работе редакционного аппарата, редакция надеется еще более укрепить связь с рабочими массами и на конкретных примерах воспитывать рабочий актив в духе большевистской непримиримости ко всему, что тормозит выполнение постановлений СНК и ЦК ВКП(б) от 3 июля.

От каждого рабочего активиста такой путь мобилизации его активности на борьбу за четкую работу транспорта потребует 2-3 часов работы в 1-2 месяца при условии, что возможно большее число рабочих будет участвовать в дежурстве. Желательно, чтобы рабочие и ИТР сами сообщали в какое время (день созыва широкой рабочей редколлегии) они будут свободны и могут принять участие в составлении плана номера и какой материал они дадут в газету.

Первое совещание широкой рабочей редколлегии назначается на 3 сентября в 6 часов вечера.

Вызываются следующие товарищи:

Завьялов (депо) Шунин (депо) Шонин (вагон. участок) Силицкий (ваг. участок) Лошадикин (будка осмотра) Кружа (связь) Быков (эксплуатация) Найманович (упр. района) Колесников (РПС) Левашин (РТС) Кудряшев (РПС) Кавешин (Н-якт) Терлец

ий (депо) Марелин (депо) Семенов (стр. дистан.) Карнаухов (комун. дистан.) Павловский (депо) Глазунова (депо) Миросниченко (конд. резерв) Бычков, Нинитян (профтехкурсы) Юшони (тага) Стефанов (школа ФЗД).

Редколлегия „За большевистский транспорт“.

Открытое письмо рабочих и ИТР депо Москва-сортiroвочная Казанской

ЦО партии — „Правда“ Политуправлению НКПС ЦК железнодорожников газете „Гудок“

Вся страна напряженно следит за работой железнодорожного транспорта. Вся страна ждет от железных дорог решительной перестройки, коренного перелома в работе.

Прошло уже полтора месяца с момента опубликования решений ЦК и СНК о транспорте. Срок вполне достаточный, чтобы начать работать по-новому, работать четко, как часовой механизм.

Но похвалиться пока мы, железнодорожники, не можем. Транспорт перестраивается медленно, решения партии и правительства многими дорогами выполняются плохо. Из газет мы ежедневно узнаем, что на ряде участков эти решения саботируются, искажаются. Классово-враждебные элементы, прибравшиеся к железнодорожным средствам пытаются затормозить перестройку, проваливать подготовку к осенне-зимним перевозкам.

Взять хотя бы нашу Казанку. На бумажках, в приказах все как будто обстоит хорошо: и люди посланы на линию и нормы урегулированы и вагонные депо организованы. Но если посмотреть на показатели, то сразу станет ясным: дорога не перестроилась, дорога работает по-старому.

Разве это перестройка, если каждый день у нас недогружается 200—300 вагонов? А ведь мы имеем большой избыток порожняка.

Разве это перестройка, если в крупнейшем депо 1-го района — Москва-пассажирская, Рязань, Голутвин — повысился процент больных паровозов? А ведь в приказах отмечается, что эти депо перестроились.

Еще хуже положение на Курской дороге. „Правда“ и „Гудок“ не один раз вскрывали вопиющие безобразия в работе этой дороги. 10 тысяч вагонов недогрузила Курская за первую декаду августа.

19-й МЮД

Знамена,

ветер треплет,
оркестр
рассылал марш,
а солнце
жжет и светит,
и слышит
праздник наш!

Колонной ударно
пришел
наш коллектив:
из вузны,
из токарной —
из разных
мастерских.

Мы в МЮД
стране покажем
свою стальную
мощь,
как комсомол
у скважин
и на полях,
где рожь,

На транспорте
и в шахте,
на всех
больших постах
всегда стоит
на вахте
с винтовкою в руках.

Как дело
славы, чести
мы ценим,
любим труд...
со всей
страною вместе —
сегодня встретим
МЮД!

Виталий Дудоров.

Между тем над этой дорогой развевается знамя „Правды“ и дорога называется краснознаменной!

Как же может эта дорога называться краснознаменной, если она систематически не выполняет своих измечтаний и, следовательно, не выполняет решений ЦК и СНК о перестройке?

Этого нельзя дальше терпеть! Или Курская должна действовать только перестроиться, выполнять измечтания, быть на деле образцовой дорогой, или она должна передать знамя той дороге, которая его заслуживает.

На днях мы прочитали в „Правде“ письмо диспропетровских машинистов Плетнева и Романова. Они вызывают нас на новое соревнование. Согласны! Давайте организуем на всех дорогах, в каждом депо, в районном участке, на станции и дистанции массовое соревнование на лучшую перестройку, на образцовую подготовку к осенне-зимним перевозкам, на безусловное выполнение всех измечтаний, на твердую ж.-д. дисциплину, на большевистское освоение техники.

И той дороге, которая покажет лучшие образцы перестройки, которая будет работать как часовой механизм и надо будет присудить знамя „Правды“.

Мы же со своей стороны обязуемся по боевому продолжать начатую нами перестройку и в течение десяти дней добиться не только выполнения, но и перевыполнения норм по пробегу, по промывкам и вылаче здоровых паровозов. Обязуемся вообще ликвидировать срывы срывной езды и водить поезда своевременно.

Мы обязуемся помочь своей дороге начать работать действительно по-новому, так как требуют партии и правительство, передать имеющийся у нас опыт перестройки отстающим депо и вытянуть Казанку из прерыва. Мы будем активно, не жалея сил, бороться за то, чтобы знамя „Правды“ было присуждено Казанке.

Просим „Правду“, политуправление НКПС, ЦК железнодорожников и газету „Гудок“ обсудить наше предложение и разработать сроки и условия соревнования.

Знамя „Правды“ должно развеваться над лучшей дорогой!

Мы надеемся, что победа будет за нами. 32 подписи.

Ударить по оппортунистической недооценке профтехкурсов

Выделение 16 человек от вагонного цеха учиться на Тайгинских профтехкурсах за последнее время систематически пропускают занятия, потому что треугольник вагонного цеха в противовес заключенному договору о учебе этих 16 человек, последним нагрузил социалной общественной работой и разбил их по сменам.

Пред. МК Мелешников наплева тельски отнесся к протесту учащихся и профкурсов.

Пришлось курсы закрыть до 1 сентября 33 года.

Мы требуем немедленного возобновления рабочей учебы, освобождения учащихся от излишних нагрузок и распределения мест на работе так, чтобы была возможна учеба учащихся рабочими.

Винюющих срыва рабочей учебы на курсах надо привлечь к ответственности. М-ва.

Знамя „Правды“ должно реять над Томской,

А для этого у нас есть все возможности

**Надо больше большевистского упорства и настойчивости в проведении конкурса
перестроив работу по-новому на основе решений партии и правительства**

ПЕРВЫЕ ИТОГИ КОНКУРСА

В момент объявления дорожного конкурса на лучшую подготовку отдельных звеньев транспорта к осенне-зимним перевозкам мы имели явно неудовлетворительную работу Томской ж. д. и, в частности, Тайгинского р-на заключающаяся в том, что в марте месяце ежедневно недодавали стране 600 вагонов, не выполняли планов задания работы.

Депо не выполнили планов оздоровительного ремонта паровозов (выполнение 50 проц. с 5 апреля по 1 июля) качество ремонта оставалось по-прежнему неудовлетворительно: порчи паровозов в пути ежемесячно по 60-70 случаев.

Неблизко большевистских темпов по подготовке путейского хозяйства к перевозкам и сплошной плановый ремонт выполнялся только на 8 проц.

Количество больных вагонов не уменьшалось. 9-10 проц. достигала срыва сцепной езды.

Железнодорожники нашего района не были мобилизованы на борьбу за здоровую трудовую дисциплину, за повышение производительности труда, за освоение технических норм выработки.

Так охарактеризовывалась работа нашего района в момент включения в дорожный конкурс.

Задачи поставленные январским пленумом ЦК и ЦКК в частности по вопросу транспорта, от нас железнодорожников требовали много для успешного разрешения. Учитывая большие успехи прошлых конкурсов, поднимавших производительность труда, трудовую дисциплину, и т. д. требовали дорожников объявить с 1 июля по 1 октября 1933 года дорожный конкурс по отделам пути, тяги, связи и эксплуатации.

Конкурс был горячо подхвачен также железнодорожниками Тайгинского района. Последовавшее вслед объявление конкурса историческое постановление СНК и ЦК ВКП(б) о работе ж. д. транспорта подняло на принципиаль-

ную высокую важность и необходимость дорожного конкурса.

Реализуя постановление СНК и ЦК ВКП(б) одновременно выполняя в течении двух месяцев условия дорожного конкурса Тайгинский р-н еще не добился большевистских результатов.

В июле месяце погрузили 99% плана, выгрузили на 148 проц. Отправление товарных поездов по расписанию 62,5 проц., пассажирских 72,4 проц. Оборот паровоза 116,5 проц. оборот вагона 82,7 проц. выдерживание коммерческой скорости 108 проц. средний простой паровозов в обороте депо составляет 151 проц.

Все это еще говорит за то, что наш район в целом недостаточно реализует решения партии и правительства и выполняет условия дорожного конкурса транспорта к осенне-зимним перевозкам.

Депо Тайга за 15 дней августа не отремонтировали 3 паровоза, затянулся сплошной плановый ремонт пути, и срыв конвенционного ремонта. Мы имеем и лучшие звенья нашего района, которые с большевистским упорством по настоящему готовятся к перевозкам. Вагонники депо Боготол за 13 дней июля из конвенции вместо заданных 30 вагонов, выпущено 34 вагона, станция Томск II вместо заданных 170 вагонов 250. Эти звенья, являются передовыми участками в нашем районе, они уверенно идут к финишу дорожного конкурса с новыми победами.

На них надо держать равнение.

Отстающим участкам нашего района надо сейчас же по-большевистски перестроиться и в оставшийся месяц дорожного конкурса наверстать упущение.

Когда будет положен конец плохому ремонту паровозов

За 15 дней августа спец ремонт депо Тайга недовыполнил план на 3 паровоза.

Эта цифра заставляет нас говорить о том, что прошедшие 2 месяца борьбы в дорожном конкурсе не сделали надлежащего перелома в работе депо Тайга.

Постановление СНК и ЦК здесь реализуется формально хотя тяговики и заверяют, что они „перестроились“, но факт невыполнения плана говорит за их формальную перестройку.

Качество ремонта паровозов выпущенных из спец-ремонта крайне низко пар № 3118 недоделан водоприемная труба, поломанная рессора, пар. № 2505 течь в водоприемной трубе, не загеканены связи в огневой каробке и т. д.

Выпуск паровозов с плохим качеством ремонта ставит под угрозу успехи подготовки транспорта к осенне-зимним перевозкам. партияка промышленного цеха должна развернуть большевистскую борьбу за качество ремонта паровозов. Крепко держать завоеванное преимущество в 3 конкурса.

В боготоле забыли о конкурсе

Прошло два месяца работы дорожного конкурса, а в Боготоле до сих пор не знают, кто по Боготолу идет вперед, а кто отстает, так как учета конкурса у них нет.

Заместель начальника депо Бодьян отсутствие учета объявляет тем, что... из района не послали во время форму учета показателей конкурса. Председатель месткома т. Скибин „помнит“ только тех, кто включился в конкурс а кто, как работает он не знает.

Несколько лучше дело обстоит у вагонников, где начальник цеха т. Шлюпкин по своей инициативе точно ведет учет конкурса.

У вагонников лучшая бригада т. Тихонова ежемесячно дает перевыполнение плана на 65 проц. Тихонов не помнит когда и кто из его бригады нарушил дисциплинарный устав, настолько крепко поставлена в его бригаде трудовая дисциплина.

Бригада Сысоева во многом отстает от бригады Тихонова, первая план не довыполняет в августе (за 15 дней) на 1 вагон конвенции.

По примеру вагонников, остальным тягловикам Боготолу надо не медленнее перестроить свою работу и быть впереди к финишу дорожного конкурса.



Клыч Н.—слесарь депо Боготол, лучший ударник конкурсной бригады, ежедневно перевыполняет задание. В свободное время работает по охране труда.

Вагонный участок Тайги в декадик оздоровления вагонов не включился

Развернуть большевистскую борьбу за здоровый вагон

По вагонному участку ст. Тайга задание по конвенционному ремонту 80 вагонов, а выпущено из конвенции только 18 вагонов. На сегодняшний день конвенционный ремонт совершенно закрыт.

Борьба за качество ремонта в вагонном участке отсутствует. По



Толмачев М.—слесарь краснознаменной промышленности, лучший ударник ударно-ходовой конкурсной бригады. Задание в июле и августе месяцах перевыполнил на 163,6%, он же префрорг смен.

этому вагоны из ремонта выпускаются с целым рядом дефектов: крыша вагонов недостаточно хорошо осматриваются, после ремонта остаются плохие листы железа, недоброкачественно ремонтируют сцепления и после ремонта не испытываются, рессоры неудовлетворительного качества, несмотря на это все же не испытываются т. н. пресс-механизмы.

Не исправлен гасящий станок. Нач. паровозного участка обещал исправить в 4 дня, но прошло 14 дней станок не исправляется, чем задерживается обточка.

Больно отражается на ремонте вагонов недостаток, а иногда и полное отсутствие материалов. Большая нужда в досках для обшивки и для полов. Не хватает краски, алфиды.

Все снабжение материалами и запасными частями держится на аварийных вагонах. Местные ресурсы используются плохо. Ободы вагонного цеха на ремонтных путях без всякого прикрытия и при смотра валяются грудами металлолома и среди них совершенно исправные болты, гайки, рессоры, части сцепления буферов и т. д. Все эти части ржавеют, растаскиваются, засыпаются пылью и песком.

Руководству вагонного цеха надо полностью использовать залегающие под ногами богатейшие материальные ресурсы. Кучи лома необходимо разобрать в самое ближайшее время с тем, чтобы зимой не извлекать их из под снега.

Вагонному участку не хватает колесных пар, депо неудовлетворяет требования по обточке скатов.

Но основной причиной неудовлетворительной работы вагонного участка все же является формальная перестройка руководства, низкая квалификация слесарей и смазчиков, так как и непосредственных руководителей. Однако есть технические среди вагонников не развернуты.

Включайтесь в всесоюзный декадик оздоровления товарного вагонного парка.

Партийные и профсоюзные организации должны развернуть во круг этого боевого задания массовую работу, обеспечивая мобилизацию всех сил для его выполнения.



Ранитин А.—слесарь среднего ремонта автоматной конкурсной бригады, лучший ударник, на 100% выполняет задание, а в свободное время готовит кадры квалифицированных автоматчиков среднего и промышленного ремонта.

Кровавый приговор железнодорожников Бухареста

Массовые железнодорожные демонстрации — в ответ на судебную расправу румынской реакции

Машина фашистского террора пущена на полный ход

ВЕНА, 20.—Бухарестский военный суд после 38 дневного разбирательства дела рабочих железнодорожников, участников февральских баррикадных боев в Бухарестских железнодорожных мастерских, вынес приговор. Главные обвиняемые — рабочие Донча и Петреску — приговорены к пожизненным каторжным работам, два других рабочих — к 20 годам каторги, 38 обвиняемых — к тюремному заключению от 1 года до 10 лет, 18 отсутствующих обвиняемых приговорены заочно к 20 годам работы каждый. 38 железнодорожников из общего числа в 115 обвиняемых оправданы ввиду отсутствия улики.

В румынских рабочих массах сообщение о каторжных приговорах вызвало бурю возмущения. Во многих промышленных центрах Румынии происходят демонстрации солидарности рабочих железнодорожников с мужественно выступившими обвиняемыми.

В одном из кварталов Бухареста сейчас был прерван выступлением рабочих, требовавших немедленного освобождения обвиняемых и установивших бурную демонстрацию протеста против процесса. В Клуজে рабочие железнодорожных мастерских под руководством революционной профсоюзной оппозиции организовали под руководством революционной профсоюзной оппозиции организацию под названием «Возмездие» собрания протеста. Последняя разогнала собрание и арестовала после продолжительных столкновений 5 молодых рабочих.

Военно-полевой суд в Бухаресте вынес свой приговор по делу 115 железнодорожников, участников баррикадных боев в Бухарестских железнодорожных мастерских.

Судебная расправа над железнодорожниками происходила в обстановке жесточайшего полицейского террора. По делу железнодорожников было привлечено до 400 свидетелей, которые давали свои показания в окружении жандармов, под дулами стоявших на судебном столе пулеметов.

Несмотря на жестокий террор, свидетели на суде вскрыли всю вопиющую картину жизни железнодорожников в Румынии. Зарплата железнодорожных рабочих и служащих по сравнению с 1930 г. снижена на 30 проц., и составляет сейчас 800—900 лей (9-10 руб.) в месяц. Однако румынское правительство, последовательное в своей политике жестокой эксплуатации рабочих, при активной поддержке представителя финансового комитета Лиги наций, контролирующего финансы Румынии, решило снизить зарплату железнодорожников еще на 13 проц.

Одновременно румынское правительство обрушило на плечи рабочих все тяготы капиталистической рационализации на ж.-д. транспорте. Проведенное на железных дорогах в связи с рационализаторскими мероприятиями массовое со-

кращение рабочих значительно расширило кадры безработных и усилило эксплуатацию оставшихся железнодорожников. Во многих районах рабочий день отдельных групп железнодорожников доходит до 10—12 час. Железнодорожники получают ничтожные суммы по страхованию от безработицы. Медицинской помощи они не имеют. Жилищные условия рабочих ж.-д. транспорта чрезвычайно тяжелые: рабочие живут в конурах и землянках.

На требования рабочих повысить зарплату, сократить рабочий день, улучшить бытовые условия железнодорожников румынская буржуазия ответила расстрелом рабочих демонстраций. Особенно острый характер приняли революционные выступления железнодорожников в Бухаресте. Железнодорожники в течение двух дней героически боролись от полиции, забаррикадовавшись в железнодорожных мастерских. В ночь с 16 на 17 февраля с. г. вооруженные жандармы под непрерывным пулеметным огнем железнодорожники сдались.

Буржуазия одержала победу. Но эта победа оказалась непрочной. Вслед за выступлением бухарестских железнодорожников по всей стране распространилась волна стачек, революционных выступлений, которые лихорадят страну до сих пор.

Румынская буржуазия, организует процесс железнодорожников, преследовала задачу — шире развернуть фашистский террор в надежде «душить» революционное брожение в стране.

Машина классовой буржуазной эксплуатации была пущена на полный ход. На 6.000 страниц были изложены материалы процесса. Специально подготовленные «свидетели» пытались доказать участие «московских агентов» в бухарестских событиях. Грубая работа агентов румынской буржуазии была, однако, быстро разоблачена.

Но румынские судьи несколько этим не ограничились. Перед лицом миллионов трудящихся, с громадным вниманием следивших за процессом, они вынесли свой кровавый приговор.

Пролетарии Румынии ответили на приговор фашистских террористов массовыми революционными выступлениями. Эти выступления являют собой новый этап борьбы трудящихся Румынии против кровавой румынской реакции под руководством румынской коммунистической партии.

Объявление

Доводится до сведения подписчиков газеты и радио-слушателей транспортников, что с 30 августа по г. Тайга будет регулярно транслироваться радио-газета «За большевистский транспорт» с 4 ч. 30 м. до 5 ч. 30 м.

Радио-газета выходит по следующему числам: 6, 12, 18, 24, 30 каждого месяца. Наш первый номер выйдет 30 августа. Пишите замет-

Итоги пионерской узловой спартакиады

Подготовка к спартакиаде прошла спешно.

На детскую спартакиаду были приглашены коллективы Яшкино (ФЗО), Тутальская ФЗО, но горе-руководители не сочли нужным послать своих физкультурников на детскую спартакиаду. И спартакиада прошла без участия детских коллективов Яшкино и Тутальская. Детская спартакиада прошла под лозунгом «Большевистская встреча нового учебного года» и проверила физкультурников — пионеров насколько они готовы встать ударниками в новом учебном году.

Школьники показали неплохие технико-спортивные результаты в соревнованиях.

Бег 100 метров (мальчики-девочки)

1 место	Лапина (ФЗД)	14,5 сек.
2 "	Романова (ФЗД)	15 "
3 "	Мошковиц (ФЗС)	15 "

Бег на 60 метров (девочки)

1 место	Романова (ФЗД)	9 сек.
2 "	Лапина (ФЗД)	9,5 "
3 "	Аверьянова (ФЗС)	9,6 "

Бег на 500 метров (мальчики-девочки)

1 место	Мошковиц (ФЗС)	1 м 30 сек.
2 "	Мартынова (ФЗД)	1 м 35 "
3 "	Киселева (ФЗД)	1 м 39 "

Метание гранаты (мальчики)

1 место	Мошковиц (ФЗС)	40 м 15 см.
2 "	Сковина (ФЗС)	34 м 89 "
3 "	Кондарев (ФЗС)	30 м 90 "

Метание гранаты (девочки)

1 "	Романова (ФЗД)	30 м 55 см.
2 "	Цитович (ФЗС)	30 м 40 "
3 "	Киселева (ФЗС)	30 м 35 "

Прыжки в длину (мальчики)

1 "	Мошковиц (ФЗС)	4 м 30 см.
2 "	Бухтаров (ФЗС)	4 м 25 "
3 "	Кувика (ФЗС)	4 м 10 "

Прыжки в высоту (мальчики)

1 место	Мошковиц (ФЗС)	1 м 35 см.
2 "	Кондарев (ФЗС)	1 м 23 "
3 "	Кувика (ФЗС)	1 м 23 "

Прыжки в высоту (девочки)

1 место	Романова (ФЗД)	1 м 23 см.
2 "	Босверхова (ФЗД)	1 м 11 "
3 "	Киселева (ФЗД)	1 м 6 "

Игры

Игры провели в волейбол между ФЗД и ФЗС (девочки) игра прошла с большим интересом закончившаяся ночью.

Общее первенство

Осталось за коллективом школы ФЗД, второе ФЗС. За первенство спартакиада ФЗД получила переходящее красное знамя.

В заключение следует отметить: неорганизованность, бедность и скудость спартакиады, в чем вина организаторов этой спартакиады. Были допущены грубые ошибки, разрешив подросткам участвовать по программе взрослых коллективов.

При этих же силах в хорошо подготовленной форме спартакиада прошла бы значительно лучше.

В. Стефанов.



Участники Тайгинской районной спартакиады за обедом в столовой фабрике-кухне.

Райком мопр ячейками не руководит

На сегодняшний день ячейку МОПР у нас в районе забыли. Вследствии отсутствия всякого контроля за работой ячейки МОПР, как со стороны профсоюзной организации, так и партийной можно востерять во многих ячейках где работы ее не ведется.

Членские взносы не собираются, учета членов ячейки не ведется, связь с комсомольскими ячейками потеряна. Все это говорит за то

что Райком МОПР саботирует, не ведет массово-разъяснительной работы по вербовке в члены ячейки и вообще Райком не проверяет работу отдельных ячеек.

Парт-профсоюзными комитетами заставить Райком МОПР'a работать по-большевистски на деле помощи борцам революции за рубежом. Проводить интернациональное воспитание рабочих.

Б.

Ячейка райисполкома, принимай вызов

Ячейка ОСО при столовой Тайгинского Горпо отчислила одиндневный заработок на оборону страны.

Вызываем последовать нашему примеру ячейки ОСО райисполкома.

По поручению ячейки

Романова.

Ответ. редактор Ф. Толстиков.